



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 50]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 5, 2000/वैशाख 15, 1922

No. 50]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 5, 2000/VAISAKHA 15, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 मई, 2000

सं. टीएमपी/75/99-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) द्वारा सीधी सुपुर्दगी के मामलों में हैवी लिफ्ट प्रभार लगाए जाने के संबंध में तमिल वाणिज्य मंडल द्वारा किए गए आवेदन पत्र का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएमपी/75/99-सीएचपीटी

तमिल वाणिज्य मंडल (टीसीसी)

बनाम

आवेदक

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

...

प्रतिवादी

आदेश

(अप्रैल, 2000 के 10वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला भारी सामान उठाने/लादने के लिए व्यापारियों द्वारा किराए पर लिये जाने पर 'एफसी वैगार्ड' पर चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा लगाए जाने वाले प्रभारों के विरुद्ध तमिल वाणिज्य मंडल (टीसीसी) द्वारा किए गए अभ्यावेदन से संबंधित है। यह उल्लेख किया गया है कि पत्तन ट्रेलरों पर सीधी सुपुर्दगी के लिए

दो प्रचालनों (यथा; पोत/बार्ज से उठाने और ढेर लगाने/सुपुर्दगी) के लिए 100 प्रतिशत प्रभार लगाता है। सीधे सुपुर्दगी के समय केवल एक ही प्रचालन होता है यथा; व्यापारी द्वारा किराए पर लिये गए सीएचपीटी के एफसी वैगाई द्वारा बार्ज/पोत से माल उठाना। चूंकि, ट्रेलरों पर माल सीधे पहुंचाया जाता है, इसलिए ढेर लगाने और बाद में सुपुर्दगी के लिए अलग-अलग प्रचालन कार्य नहीं है।

2.1 यह भी उल्लेख किया गया है कि सीएचपीटी का दरों का मान निम्नलिखित कारणों से भारी सामान की सीधे सुपुर्दगी को प्रतिबंधित करता है :

- (क) न्यास के मुख्य यांत्रिक अभियंता द्वारा प्रमाणित के अनुसार जब पत्तन का उपस्कर खराब है अथवा अनुस्क्षण, मरम्मत के कारण बंद है, और
- (ख) जब भारी सामान आवश्यक रूप से पोत के डेरिक का प्रयोग करके उतारा जाना हो/लादा जाना हो।

2.2 टीसीसी ने यह भी उल्लेख किया है कि पत्तन द्वारा दो प्रचालनों के लिए 100 प्रतिशत प्रभारों और उपर्युक्त (क) तथा (ख) पर विशेष कारणों से सीधे सुपुर्दगी को प्रतिबंधित करने पर जोर देने की वजह से पत्तन के कार्गो निष्पादन पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा, जबकि पत्तन विशेषकर नए एन्नोर पत्तन की स्थापना के कारण कार्गो के आसन्न नुकसान का सामना कर रहा है।

3. तदनुसार, टीसीसी ने अनुरोध किया है कि पत्तन को भारी माल की सीधे सुपुर्दगी की अनुमति देने और ऐसे मामलों में एफसी वैगाई द्वारा केवल एक प्रचालन (अर्थात् केवल माल) के लिए प्रभार लगाने का परामर्श दिया जाए।

4. सीएचपीटी और विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों से टिप्पणियां मांगी गई थीं। प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां नीचे संक्षेप में दी गई हैं :-

दक्षिणी भारत वाणिज्य और उद्योग मंडल

- (i) वस्तुतः केवल एक ही प्रचालन होता है।

- (ii) केवल एक प्रचालन अर्थात् एफसी वैगाई द्वारा भारी माल उठाने के लिए प्रभार लगाने के सुझाव पर विचार किया जाए ।

भारतीय नौवहन निगम

- (i) तट से कार्गो उठाने और उसे पोत में लादने के एकल प्रचालन को दोहरा प्रचालन मानना, वस्तुतः सीएचपीटी के वर्तमान दरों के मान के खंड 4(क) और खंड 5 के विपरीत है ।
- (ii) एससीआई (चेन्नई) के कार्यालय ने यह मामला पत्तन के साथ अनेक बार उठाया है, लेकिन अस्पष्ट उत्तर प्राप्त हुए हैं । पत्तन लगातार इस बात पर अड़ा हुआ है कि प्रभार सही रूप में लगाए जा रहे हैं, जबकि वस्तुतः उन्होंने इस मुद्दे का समाधान निकालने का कोई प्रयास नहीं किया है ।
- (iii) उपर्युक्त के मददेनजर एससीआई 4 सितम्बर, 99 के टीसीसी के पत्र में उनके द्वारा उठाए गए मुद्दों से सहमत है, क्योंकि यह एससीआई द्वारा टीएमपी और सीएचपीटी को किए गए अनुरोध के अनुरूप है ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन

सीएएलए की ओर से इस मुद्दे पर कोई टिप्पणियां नहीं है ।

चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन

- (i) वास्तविक सीधे सुपुर्दगी के मामले में सीएसए टीसीसी के विचारों से पूर्णतया सहमत है ।
- (ii) परेषिती की सीधे सुपुर्दगी को बचाने के लिए एफसी वैगाई का उपयोग करते हुए पोत पर प्रचालन बंद नहीं होने चाहिए ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ

- (i) आईएनएसए एससीआई और टीसीसी के विचारों का पूर्ण समर्थन करता है ।
- (ii) किसी एक प्रचालन का विभाजन सर्वत्र स्वीकार्य है, जबकि इसे मनमाने तौर पर दो में विभाजित किया गया है ।
- (iii) जेट्टी से 'एफसी वैगाई' तक पत्तन की सुविधा के लिए है । एफसी वैगाई जेट्टी से पोत और विलोमतः सीधे ही भार उठाने में अवश्य ही सक्षम होना चाहिए ।
- (iv) यदि पत्तन अपनी सुविधा के लिए इसे दो चरण वाला कार्यक्रम बनाना चाहता है, तब भी वे एक प्रचालन के लिए दुगुना प्रभार वसूल नहीं कर सकते ।

मैसर्स ट्यूब प्रोडक्ट्स इंडिया लिमिटेड

- (i) फोर्क लिफ्ट द्वारा 15 टन से अधिक भार वाले पैकेज के प्रहस्तन के लिए कोई प्रभार न होने के कारण पत्तन अधिक क्षमता वाली क्रेन का प्रभार वसूल कर रहा है, जबकि ऐसी अधिक क्षमता वाली क्रेन का प्रयोग ही नहीं किया गया है ।
- (ii) टीएमपी फोर्क लिफ्ट के प्रशुल्क में उचित रूप में शामिल करने के लिए सीएचपीटी के साथ उपर्युक्त मुद्दा उठा सकता है ।

5. इस मामले में सीएचपीटी में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए थे :

तमिल वाणिज्य मंडल

- (i) सभी मामलों में सीएचपीटी माल उतारने, ढेर लगाने और सुपुर्दगी के लिए अलग-अलग प्रभार वसूल करता है तथा सीधे सुपुर्दगी में कोई ढेर लगाना या वितरण नहीं करना होता ।
- (ii) सीधे सुपुर्दगी के मामलों में केवल एक (और दो नहीं) प्रभार लगाया जाएगा । अन्य मामलों में केवल दो (और तीन नहीं) प्रभार ही लगाए जाएंगे ।

चेन्नई पत्तन न्यास

- (i) सामान्य मामलों में स्टीमर एजेंट पर एक प्रभार (माल उतराई) और परेषिती पर दो प्रभार (ढेर लगाने और लदान करने) लगाए जाते हैं ।
- (ii) सीधे सुपुर्दगी में स्टीमर एजेंट पर एक प्रभार और परेषिती पर भी एक प्रभार लगाया जाता है ।
- (iii) सीएचपीटी ने पूर्णतया अपने दरों के मान की परिभाषा का मालन किया है ।
- (iv) उनका प्रभार लगाने का तर्क क्रेन द्वारा 'ऊर्जा का उपयोग' है । वे प्रत्येक उत्तोलन (हॉइस्ट) के लिए प्रभार लगाते हैं ।

भारतीय नौवहन निगम

- (i) दरों के मान की धारा 4 (क) बिल्कुल स्पष्ट है और सीएचपीटी का दावा गलत है ।
- (ii) यदि सीएचपीटी यह अनुभव करता है कि तट से जहाज में सीधे लदान करना सुरक्षित नहीं है, तब उन्हें दरों के मान में संशोधन अवश्य करना चाहिए ।

मैसर्स ट्यूब प्रोडक्ट्स ऑफ इण्डिया लिमिटेड

- (i) सीएचपीटी दो बार वसूली कर रहा है, जबकि यह एक बार होनी चाहिए । यदि उन्हें वसूली करनी है, तब उन्हें 50 प्रतिशत वसूली करनी चाहिए और निजी क्रेनों के प्रयोग की अनुमति देनी चाहिए ।

हिन्दुस्तान वाणिज्य मंडल

- (i) सीएचपीटी जहाज के गियर से सीधे सुपुर्दगी के मामले में 50 प्रतिशत + 100 प्रतिशत वसूली क्यों कर रहा है ? 100 प्रतिशत की वसूली कहाँ से उत्पन्न होती है ?
- (ii) दरों के मान की शर्त 4 (क) और 5 बिल्कुल स्पष्ट हैं । सीएचपीटी द्वारा लेखापरीक्षा इत्यादि का उल्लेख करना सुसंगत नहीं है ।

7. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना और उपयुक्त तथ्यों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है :—

- (i) मूल अभ्यावेदन लगाए जाने वाले 'भारी माल उठाने' के प्रभारों के सीएचपीटी द्वारा किए गए परिकलन के तरीके से संबंधित है ।

(ii) दो आकस्मिक मुद्दे सामने आए हैं, जो निम्नलिखित हैं :—

(क) 'भारी माल उठाना' (हैवी लिफ्ट) क्या है, इसके बारे में स्पष्टता नहीं है; और

(ख) हल्की ड्यूटी क्रेनों की अनुपलब्धता के कारण भारी ड्यूटी क्रेनें लगाना (और परिणामतः अधिक ऊँचे प्रभार लगाना) ।

इस प्राधिकरण के लिए यह आवश्यक नहीं है कि वह इन मुद्दों पर विचार करे, क्योंकि उनके संबंध में पर्याप्त कार्रवाई की गई है और यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्रा०) लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत एक अभ्यावेदन से उत्पन्न स्वयं सीएचपीटी से संबंधित एक अन्य मामले में इनका निपटारा किया गया है ।

(iii) अभ्यावेदन में दो किस्म की सुपुर्दगी शामिल हैं :—

(क) सीधे सुपुर्दगी अर्थात् पोत से (ट्रेलर पर) तट पर अथवा तट (ट्रेलर से) से पोत पर सुपुर्दगी ।

(ख) सामान्य सुपुर्दगी अर्थात् पोत से तट पर, तट से यार्ड में और यार्ड से ट्रेलर पर, तथा इसके विलोमतः ।

(iv) यद्यपि, आवेदक—संगठन (अर्थात् टीसीसी) ने सुपुर्दगी की दोनों किस्मों के बारे में अपने मुद्दे पर बल दिया है, लेकिन समस्या केवल पहली किस्म यथा; 'सीधे सुपुर्दगी' से सुसंगत है ।

दूसरी किस्म यथा; 'सामान्य सुपुर्दगी' के मामले में तीन प्रचालनों के संबंध में कोई अस्पष्टता नहीं है । इसे देखते हुए सीएचपीटी द्वारा तीन प्रभार लगाए जाने के विरुद्ध कोई न्यायोचित आपत्ति नहीं हो सकती ।

विशेषकर, प्रयोक्तृओं ने भी अपनी टिप्पणियों में 'सीधे सुपुर्दगी' के मामलों पर ध्यान केन्द्रित किया है ।

(v) सीएचपीटी के फ्लोटिंग क्रेन (अर्थात् एफसी वैगार्ड) द्वारा प्रहस्तन किए गए प्रचालनों और पोत के गियर द्वारा प्रहस्तन किए गए प्रचालनों के बीच अंतर करते हुए आगे भेद किया गया है । इस भेद पर विस्तारपूर्वक विचार करने की आवश्यकता नहीं है । उक्त दावे के मूल मुद्दे पर होने वाला निर्णय दोनों मामलों में विवाद का समाधान कर देगा ।

(vi) इस दावे का मूल मुद्दा यह है कि 'सीधे सुपुर्दगी' के मामलों में संबंधित प्रचालन क्या 'एक' अथवा 'दो' माने जाएंगे ।

सीएचपीटी उन्हें दो मानता है । सीएचपीटी का तर्क यह है कि प्रचालन दो चरणों में किया जाता है — (क) पोत से फ्लोटिंग क्रेन के प्लेटफार्म तक, और (ख) फ्लोटिंग क्रेन के प्लेटफार्म से ट्रेलर तक । जैसाकि अध्यक्ष, सीएचपीटी से स्पष्टीकरण मांगा गया है, इस (दुगुने) प्रभार के पीछे तर्क क्रेन द्वारा 'ऊर्जा का उपयोग' पर आधारित है, पत्तन प्रत्येक उत्तोलन के लिए एक बार प्रभार वसूल करता है ।

सीएचपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि प्रभारों का स्टीमर एजेंट और परेषिती के बीच उचित विभाजन किया जाता है और लेवी किसी एक पार्टी पर अनावश्यक रूप से लादी नहीं जाती ।

1303 6I/2000-6

- (vii) प्रभारों का विभिन्न पक्षों के बीच विधिवत विभाजन यहां पर कोई विशेष संबंध नहीं रखता । यहां संबंध इस बात का है कि सीएचपीटी द्वारा लगाया जाने वाला प्रभार क्या समग्र रूप से औचित्यपूर्ण है ।

इस संबंध में सीएचपीटी का यह दावा कि उन्होंने केवल दरों के मान की परिभाषा का पूरी तरह पालन किया है, तथ्यों पर आधारित दिखाई नहीं देता ।

दरों के मान के मान 'ग' (हैवी लिफ्ट क्रेनों के प्रयोग से संबंधित) के अंतर्गत शर्त 4(क) को पढ़ने से 'सीधे सुपुर्दगी' के संबंध में आवेदक-संगठन का दावा स्पष्टतः स्थापित हो जाता है । शर्त 4(क) में निम्नलिखित उल्लेख है :-

"फ्लोटिंग क्रेन द्वारा पोत से पैकेज उतारने अथवा लादने संबंधी क्रेन प्रभारों में पोत से तट तक अथवा तट से पोत तक पैकेजों के संचलन के लिए क्रेन का प्रयोग, जैसा भी मामला हो, भी शामिल होगा ।"

जैसाकि एससीआई द्वारा जोर दिया गया है, सीएचपीटी को इस शर्त के अनुसार ही प्रभार लगाने चाहिए और यदि वे यह अनुभव करते हैं कि तट से पोत पर सीधे लदान करना अथवा पोत से तट पर माल उतारना सुरक्षित नहीं है, तब उन्हें दरों के मान में संशोधन अवश्य करना चाहिए ।

यहां शर्त 4 (ख) की विषयवस्तु का उल्लेख करना भी उचित होगा, जोकि निम्नवत है :-

"जब पोत और तट के बीच फ्लोटिंग क्रेन द्वारा उठाए गए हैवी लिफ्ट पैकेजों के परिवहन के लिए बार्ज आपूर्ति किए जाते हैं, तब बार्ज के किराए के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे ।"

यह (अतिरिक्त) प्रावधान स्पष्टतः दर्शाता है कि यहां उल्लेख एकल एकीकृत पोत से तट तक अथवा तट से पोत तक का है ।

इसे ध्यान में रखते हुए, सीएचपीटी का क्रेन द्वारा 'ऊर्जा का उपयोग' के आधार पर प्रति एक उत्तोलन के लिए वसूली करने का दावा स्वीकार्य प्रस्ताव नहीं पाया गया है ।

- (viii) उपर्युक्त (vii) में दिए गए विश्लेषण के आलोक में मैसर्स टयूब प्रोडक्ट्स इंडिया लिमिटेड के इस सुझाव पर विचार करना आवश्यक नहीं है कि यदि सीएचपीटी दुगुना प्रभार जोकि केवल एक बार होगा, वसूल करता है, तब उसे अपने क्रेन का प्रयोग न करने के लिए 50 प्रतिशत प्रभार वसूल करना चाहिए और प्रयोक्ताओं को प्रचालन के लिए निजी क्रेनों के प्रयोग की अनुमति देनी चाहिए ।

किसी भी स्थिति में, यह मुद्दा पोत के गियर के प्रयोग से संबंधित विचार के समय शामिल किया जाएगा ।

- (ix) एचसीसी ने उल्लेख किया है कि पोत के अपने गियर द्वारा 'सीधे सुपुर्दगी' के मामले में भी सीएचपीटी 50 प्रतिशत और 100 प्रतिशत की दर पर दो प्रकार के प्रभार लगाता है । इस असंगतता को देखने पर एचसीसी ने ऐसे मामलों में 100 प्रतिशत प्रभार की लेवी हटाने की मांग की है ।

सीएचपीटी का उत्तर यह था कि 50 प्रतिशत प्रभार फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग न करने के कारण है और 100 प्रतिशत का प्रभार तट-आधारित क्रेनों का उपयोग न करने के कारण है। उपर्युक्त (vii) में दिए गए विश्लेषण के आलोक में यह माना गया है कि 'सीधे सुपुर्दगी' के मामलों में यह चाहे पत्तन के फ्लोटिंग क्रेन द्वारा हो अथवा पोत के अपने डेरिक द्वारा हो, यह स्पष्टतः केवल एक प्रचालन है। इसे देखते हुए, जैसाकि प्राधिकरण द्वारा यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्रो) लिमिटेड के मामले में पहले भी कहा गया है कि ऐसे मामलों में पत्तन के हैवी लिफ्ट क्रेन का उपयोग न किए जाने पर केवल 50 प्रतिशत प्रभार लगाया जा सकता है। अतिरिक्त 100 प्रतिशत प्रभार (स्पष्टतः तट-आधारित क्रेनों का उपयोग न किया जाना) लगाया जाना संबंधित सिद्धांत को अतर्कसंगत तरीके से बढ़ाया जाना है।

जैसीकि संयुक्त सुनवाई में आईएनएसए के प्रतिनिधि ने मजाक में टिप्पणी की थी कि यदि इस तर्क को थोड़ा बढ़ाया जाए, तब सीएचपीटी में न आने वाला कोई पोत जो निकटवर्ती अन्य पत्तन को जा रहा है, उस पर पत्तन सुविधाओं का उपयोग न करने के कारण भी प्रभार लगाया जाना चाहिए।

इसलिए, इसे ध्यान में रखते हुए ऐसे मामलों में अतिरिक्त 100 प्रतिशत के प्रभार को लगाए जाने को हटाने संबंधी एचसीसी की मांग स्वीकार कर ली जाए।

8. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों को देखते हुए यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है:-

- (i) 'सामान्य सुपुर्दगी' के मामलों में सीएचपीटी द्वारा तीन प्रभार लगाया जाना अनुचित नहीं है।
- (ii) पत्तन के फ्लोटिंग क्रेन द्वारा 'सीधे सुपुर्दगी' के मामलों में केवल एक ही प्रचालन होता है। इसलिए, दो प्रभार लगाना उचित नहीं है। सीएचपीटी ऐसे मामलों में न्यायोचित रूप से केवल एक प्रभार लगा सकता है।
- (iii) पुनः, पोत के अपने डेरिक द्वारा 'सीधे सुपुर्दगी' के मामलों में केवल एक ही प्रचालन शामिल रहता है। इसलिए, 100 प्रतिशत का अतिरिक्त प्रभार लगाना उचित नहीं है। सीएचपीटी ऐसे मामलों में केवल 50 प्रतिशत प्रभार लगा सकता है।

9. सीएचपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वे उपर्युक्त निर्णयों को अपने दरों के मान में शामिल करें। यह आदेश इसके राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से तत्काल प्रभावी हो जाएगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 5th May, 2000

No. TAMP/75/99-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application made by the Tamil Chamber of Commerce about heavy lift charges in the cases of direct delivery levied by the Chennai Port Trust (CHPT), as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No.TAMP/75/99-CHPT

The Tamil Chamber of Commerce (TCC) . . . Applicant
Vs.
The Chennai Port Trust (CHPT) . . . Respondent

ORDER

(Passed on this 10th day of April 2000)

This case relates to a representation made by the Tamil Chamber of Commerce (TCC) against the charges being levied by the Chennai Port Trust (CHPT) on 'FC Vaigai' when hired by the trade for lifting/loading heavy lifts. It has been stated that the Port levies 100% charges even for direct delivery onto the trailers, thereby charging for two operations (viz., lifting from the vessel/barges and stacking/delivery). While effecting direct delivery, in fact, there is only one operation viz. lifting from the barges / vessels by the CHPT's FC Vaigai which is hired by the trade. Since direct delivery is effected on to the trailers there is no operation for stacking and delivery later.

2.1. It has also been stated that the CHPT's Scale of Rates is restricting direct delivery of heavy lift citing the following reasons :-

- (a). Only when the Trust's equipment are out of order or down for maintenance, overhaul repairs as certified by Trust's Chief Mechanical Engineer; and,
- (b). When the heavy lifts have to be landed / shipped necessarily by the use of ship's derrick.

2.2. The TCC has also stated that the port insistence of 100% charges for two operations and restricting direct delivery for the specific reasons as at (a) and (b) above will seriously affect port's cargo throughput, especially when the port is facing impending loss of cargo on account of emergence of the new Ennore Port.

3. The TCC has, accordingly, requested that the port maybe advised to permit direct delivery of heavy lifts and charge only for one operation (i.e. only for lifting) by FC VAIGAI in such cases.

4. Comments were called for from the CHPT as well as from various users / representative bodies of users. Comments received from the users are summarised below:-

Southern India Chamber of Commerce and Industry

- (i). There is actually one operation.
- (ii). The suggestion to charge for one operation only i.e. lifting heavy lifts by FC Vaigai may be considered.

The Shipping Corporation of India

- (i). Treating a single operation of shifting cargo from the shore and loading the same to the ship as double operation is in fact contradictory to Clause 4 (a) and Clause 5 of the present CHPT Scale of Rates.
- (ii). SCI (Chennai) office has taken up this matter several times with the Port; but, have received vague replies. The Port continues to maintain their stand that the charges are in order without actually making any effort to address the issue.
- (iii). In view of the above, the SCI fully agrees with the points raised by the TCC in their letter dated 4 September 99 as the same is in line with SCI's request to the TAMP and the CHPT.

The Container Shipping Lines Association

The CSLA has no comments on the issue.

The Chennai Steamer Agents' Association

- (i). In the case of actual direct delivery, CSAA is entirely in agreement with the views of the TCC.
- (ii). In order to protect the consignee's direct delivery, there should be no hold up of on board operations utilising the VAIGAI.

Indian National Shipowners' Association

- (i). INSA fully supports SCI views and those of TCC.
- (ii). Division of one operation universally accepted as such is being arbitrarily made into two.
- (iii). Jetty to "Vaigai" is for the convenience of the Port. Vaigai must and should be able to take load directly from Jetty to ship or vice versa.
- (iv). If port wishes to make it into two stage programme for their convenience, they cannot charge double for one operation.

1303 61/2000-3

M/s. Tube Products India Limited

- (i). In the absence of a charge for handling package weighing above 15 T by Fork Lift, Port is collecting the charges of higher capacity crane, even though when such higher capacity crane is not used.
- (ii). TAMP may take up the above issue with the CHPT for suitable inclusion in the tariff of Fork Lifts.

5. A joint hearing in this case was held at the CHPT. During the joint hearing the following points were raised:-

The Tamil Chamber of Commerce

- (i). In all cases the CHPT collects separate charges for landing, stacking and delivery and there is no stacking or delivery in direct delivery.
- (ii). In cases of direct delivery, only one (and not two) charge shall be levied. In other cases, only two (and not three) charges shall be levied.

The Chennai Port Trust

- (i). In normal cases, one (landing) charge from Steamer Agent and two (stacking and loading) charges from consignee are levied.
- (ii). In direct delivery, one charge from Steamer Agent and one from consignee are levied.
- (iii). The CHPT has gone by a strict interpretation of its Scale of Rates.
- (iv). The logic of their levy is 'utilisation of energy' by the crane. They levy a charge for each hoist.

The Shipping Corporation of India

- (i). Section 4 (a) of Scale of Rates is very specific and the CHPT's claim is wrong.
- (ii). If the CHPT feels that it is unsafe to directly load from shore to ship, then they must amend the Scale of Rates.

M/s. Tube Products of India Limited

- (i). The CHPT charges twice when it shall be once. If they have to charge, let them collect 50% and allow engagement of private cranes.

The Hindustan Chamber of Commerce

- (i). Why does the CHPT charge 50% + 100% in case of direct delivery by ship's gear? How does the 100% levy arise at all?
- (ii). Conditions 4 (a) and 5 of the Scale of Rates are very clear. The CHPT's reference to audit, etc., is not relevant.

7. Based on the totality of information collected during the processing of this case and the facts stated above, the following position emerges:-

- (i). The basic representation is about the manner of computation by the CHPT of the 'heavy lift' charges to be levied.
- (ii). Two incidental issues have come up as follows –
 - (a) lack of clarity about what is 'heavy lift'; and,
 - (b) deployment of (and, consequently, levy of higher charges therefor) heavy duty cranes because of non-availability of lighter duty cranes.

It is not necessary for this Authority to go into these issues as they have been adequately dealt with and disposed of in another case, relating to the CHPT itself, arising from a representation filed by the United Liner Agencies of India (P) Limited.

- (iii). The representation covers two types of deliveries:
 - (a). Direct Delivery i.e., Ship-to-(Trailer on) shore or (Trailer on) shore-to-Ship.
 - (b). Normal Delivery i.e., Ship to Shore, Shore to Yard, and Yard to Trailer; and, vice versa.
- (iv). Although the Applicant-Organisation (i.e., the TCC) has pressed its point in respect of both the types of deliveries, the problem is relevant only to the first type, viz., the 'direct delivery'.

In the case of the second type viz., 'normal delivery', there is no ambiguity about involvement of three operations. That being so, there can be no justifiable objection to the CHPT's levy of three charges.

Significantly, the users, in their comments, have also focussed on cases of 'direct delivery'.

- (v). A further differentiation has been introduced by distinguishing between operations handled by the CHPT's Floating Crane (i.e., F.C. VA/GAI) and operations handled by ships' gear. It is not necessary to go into this differentiation in detail. A decision on the basic issue of contention will resolve the dispute in both the cases.
- (vi). The basic issue of contention is whether, in cases of 'direct delivery', the operation(s) involved shall be counted as 'one' or 'two'.

The CHPT counts it as 'two'. The CHPT argument is that the operation is performed in two stages – (a) from the ship to the platform of the floating crane; and, (b) from the platform of the floating crane to the trailer. As has been sought to be explained by the Chairman of the CHPT, the logic of this (double) charge is based on 'utilisation of energy' by the crane; the Port levies one charge for every hoist.

The CHPT has also explained that the charges are duly apportioned between the Steamer Agent and the Consignee and that the levy is not unreasonably loaded on to any one party.

- (vii). That the charges are duly apportioned between different parties is not of particular relevance. What is relevant is the justification for the totality of the charge levied by the CHPT.

The CHPT claim in this connection that it has gone by a strict interpretation of the Scale of Rates does not appear to be borne out by the facts.

A reading of Condition 4(a) under Scale 'C' (relating to use of Heavy Lift Cranes) of the Scale of Rates clearly establishes the contention of the Applicant-Organisation in respect of 'direct deliveries'. Condition 4(a) reads as follows:

"The cramage charge on packages discharged from or loaded into a ship by the floating crane shall cover the use of the crane for moving the package from the ship to shore or shore to ship, as the case may be."

As has been contended by the SCI, the CHPT must levy the charge strictly in accordance with this condition; and, if it feels that it is unsafe to directly load from shore to ship or to unload from ship to shore, then, it must get the Scale of Rates appropriately amended.

It is relevant here to note the contents of Condition 4(b) also which reads as follows:

"When barges are supplied for conveyance of heavy lift packages lifted by the floating crane between the ship and the shore, no charges will be levied towards hire of the barges."

This (additional) provision clearly establishes that what is in reference is a single integrated ship-to-shore or shore-to-ship operation.

On this reckoning, the CHPT claim about charging per hoist on the basis of 'utilisation of energy' by the crane cannot be found to be a tenable proposition.

- (viii). In the light of the analysis given in (vii) above, it is not necessary to go into the merits of the suggestion of M/s. Tube Products India Limited that if the CHPT must charge twice (when it shall only be once), then, let it collect 50% of the charge for non-utilisation of its crane; and, allow the users to engage private cranes for the operation.

In any case, this issue will get covered when the point about use of ship's gear is considered.

- (ix). It has been pointed out by the HCC that, even in cases of 'direct delivery' by the ship's own gear, the CHPT levies two charges @ 50% and @ 100%. Spotlighting the incongruity of this imposition, the HCC has demanded deletion of the levy of a 100% charge in such cases.

The CHPT's response has been that the 50% charge is for non-utilisation of the floating crane; and, the 100% charge is for non-utilisation of the shore-based cranes.

In the light of the analysis given in (vii) above, it has to be held that cases of 'direct delivery', whether by the port's floating crane or by the ship's own derrick, clearly involve only one operation. That being so, as has already been held by the Authority in the case of the United Liner Agencies of India (P) Limited, there can only be a 50% charge for non-utilisation of the port's heavy lift crane in such cases. The levy of an additional 100% charge (apparently for non-utilisation of shore-based cranes) is an unreasonable stretching of the principle involved.

As was jocularly observed by the INSA representative at the joint hearing, if this logic is extrapolated, then, any vessel not calling at the CHPT and going to another port nearby must also be charged for non-utilisation of the port facilities!

1303/02/17

On this reckoning, therefore, the HCC demand for deletion of the levy of an additional 100% charge in such cases has to be conceded.

8. In the result, and for the reasons given above, the Authority decides as follows:

- (i). It is not incorrect for the CHPT to levy three charges in cases of 'normal delivery'.
- (ii). In cases of 'direct delivery' by Port's floating crane, there is only one operation involved. Levy of two charges, therefore, is not correct. The CHPT can justifiably levy only one charge in such cases.
- (iii). In cases of 'direct delivery' by the ship's own derrick, again, there is only one operation involved. That being so, levy of an additional 100% charge is not correct. The CHPT can levy only a 50% charge in such cases.

9. The CHPT is directed to include the above decisions in its Scale of Rates. This order shall take effect immediately from the date of its notification in the Gazette.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/Exty./143/2000]